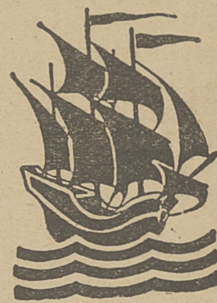


Morski Przegląd Gospodarczy



BULLETIN OF THE CHAMBER OF INDUSTRY AND COMMERCE AT GDYNIA

BIULETYN IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

ORGAN PUBLIKACYJNY DELEGATURY RZĄDU DLA SPRAW WYBRZEŻA

BIULETYN ZRZESZEŃ GOSPODARCZYCH WOJ. GDAŃSKIEGO I POMORSKIEGO

Nr 5 (12) | Gdynia, maj 1947 r | Rok II



Inż. Bronisław Welczer

Odbudowa Szczecina

Rok ubiegły możemy śmiało nazwać **„Rokiem zwycięstwa pracy“**. Niewielu było ludzi w Polsce, którzy na progu roku ubiegłego wierzyli w planowane przez Rząd inwestycje. Pesymiści uważali, że 9-cio miesięczny państwowy plan inwestycyjny na 1946 rok, ustalony jako eksperymentalny plan odbudowy gospodarczej dla opracowania wielkiego planu Trzylatki Gospodarczej, jest fantazją i propagandą. Tymczasem na podstawie realnych cyfr okazało się, że gospodarka planowa nie jest chimerą doktrynerów, ale realnym fundamentem, na którym oprzeć możemy z całym zaufaniem nasz byt i nasze jutro.

Spróbujmy naszkicować w skrócie wyniki dotychczasowej naszej pracy przy odbudowie Szczecina i przedstawić opracowane zamierzenia na okres lat 1947 — 1949.

Jakkolwiek Szczecin nie jest zniszczony w tym stopniu jak Warszawa i Gdańsk, to jednak według przeprowadzonej wstępnej statystyki zniszczeń wojennych, ogólny obraz stopnia zniszczeń zabudowań miasta wyraża się w 45 procentach.

Poza zniszczeniami budynków, wszystkie mosty przez Odrę i jej delty zostały w zupełności zniszczone, a więc kolejowe, drogowe, państwowe i t. zw. miejskie.

Szczecińska Dyrekcja Odbudowy rozpoczęła swą pracę w IV-tym kwartale 1945 r.

W okresie tym odremontowaliśmy dla wszystkich Urzędów Państwowych potrzebne pomieszczenia biurowe, z braku miejsca wymienię tylko niektóre:

1) gmach Urzędu Wojewódzkiego o kubaturze 120.000 m³ kosztem około 20 milionów złotych,
2) budynek Sądu Okręgowego,
3) gmachy Milicji Obywatelskiej i Urzędu Bezpieczeństwa,
4) około 35 budynków dla szkół powszechnych i średnich,
5) gmachy 3-ch szpitali,
6) odremontowaliśmy i oddaliśmy do użytku ponad 1.000 mieszkań dla pracowników państwowych i fizycznych.

Poza tym umożliwiliśmy uruchomienie Miejskich Zakładów Użyteczności Publicznej, jak Wodociągi, Kanalizacja, Gazownia, Tramwaje, Rzeźnia, ZOM itd.

W toku odbudowy jest wiadukt żelazno - betonowy łączący centrum Szczecina z dzielnicą Pogodno.

Wreszcie wykonaliśmy szereg robót porządkowych, jak usunięcie gruzów z arterii komunikacyjnych, rozbiórka domów zagrażających bezpieczeństwu publicznemu i cały szereg innych robót, których niesposób tu wyliczyć.

Na wykonanie tych prac zużyliśmy w tym okresie czasu następujące kredyty:

	w tysiącach
1) Normalne kredyty inwestycyjne z Ministerstwa Odbudowy	zł. 100.000.—
2) Kredyty specjalne z Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża	zł. 51.000.—
3) Kredyty inwestycyjne z Min. Ziem Odzyskanych na szpitalnictwo i szkoły (9.500 + 6.000) = ...	zł. 15.500.—
	zł. 166.500.—
Poza tym rozprowadzony został kredyt B. G. K. na akcję mieszkaniową .	zł. 9.000.—
Łącznie:	zł. 175.500.—

Wydaje się, że gospodarowaliśmy tymi kredytami dobrze i celowo, albowiem faktem jest niezaprzeczalnym, że wszystkie władze i urzędy państwowe i samorządowe mają należyte pomieszczenia, 115.000 ludność Szczecina ma odpowiednie mieszkania i jest zaopatrywana w wodę, światło i gaz, kanalizacja funkcjonuje, tramwaje kursują.

Zauważyć należy, że w okresie ubiegłego roku zaludnienie Szczecina wzrosło z 20.000 do 115.000.

Zbędnym byłoby udowodnianie, że Szczecin z Odrą jest obok Gdańska i Gdyni trzecim głównym punktem oddechowym odrodzonej Polski.

Tą właśnie drogą będzie mogła odrodzona Polska, nie tylko rolnicza, lecz i przemysłowa wysyłać w świat szeroki swój węgiel oraz surowce i fabrykaty naszego przemysłu.

Tak jak Gdańsk jest kluczem do Wisły, tak Szczecin jest kluczem do Odry.

Kto jest gospodarzem w Szczecinie i Świnoujściu, ten panuje nad dorzeczem Odry, a tym samym nad całością Ziem Zachodnich.

Nie jest więc przypadkiem, że na odbudowę i prace inwestycyjne dokonywane w Szczecinie i na jego zapleczu skierowane są oczy całego narodu, a nawet zagranicy, która bacznym okiem obserwuje, czy i jak dajemy sobie radę z odbudową zniszczeń wojennych i z zagospodarowaniem odzyskanych terenów.

Jeżeli chodzi o rzut oka na nasze zamierzenia w okresie Trzylatki Gospodarczej, to zdajemy sobie sprawę, że czeka nas praca poważna, a zarazem niełatwa, niemniej jednak mamy prawo, na podstawie dotychczasowych prac wstępnych, z ufnością i wiarą patrzeć w nadchodzący nowy okres pracy.

Wierzymy, że na wzniesionych własnymi siłami fundamentach polskości zbudujemy gmach, w którym spokojnie i wygodnie żyć będą Polacy w Szczecinie.

Rok 1947 będzie właściwie pierwszym rokiem planowej pracy w ramach ogólno-państwowego Planu Gospodarczego.

Największy nacisk w okresie Trzyletniego Planu Odbudowy zamierzamy wywrzeć na **akcję mieszkaniową**, a to ze względu na oczekiwane zwiększenie ilości mieszkańców miasta Szczecina, Dębia i Świnoujścia.

W Szczecinie na przykład oczekujemy zwiększenia ilości mieszkańców z 115.000 osób do 180.000 w roku 1947. Zaś do końca roku 1949 oczekujemy zaludnienia do 250.000 osób.

Przyjmując nawet, że 50% zapotrzebowania mieszkań pokryją inne instytucje, jak funkcjonujące już sprawnie Szczecińska Spółdzielnia Mieszkaniowa, Zarząd Miasta, Przemysł, wreszcie inicjatywa prywatna — należy się liczyć z koniecznością przygotowania mieszkań dla sfer robotniczych i pracującej inteligencji dla około 70.000 osób, z tego w roku 1947 dla 30 tysięcy osób. Przyjmując 2 osoby na jedną izbę, dochodzimy do cyfry 35.000 izb, które trzeba będzie odremontować w okresie 3-ch lat, z czego w roku 1947 — około 12 tys. izb. W konsekwencji wzrostu ilości mieszkańców miasta, automatycznie wysuwa się na pierwszy plan konieczność dalszych prac remontowych i inwestycyjnych w Miejskich Zakładach Użyteczności Publicznej jak Wodociągi, Gazownie, Tramwaje i Autobusy, Rzeźnia, Hale Targowe itd. Równocześnie zajdzie konieczność prac remontowych i odbudowy budynków szkół wyższych, średnich i powszechnych ze szczególnym uwzględnieniem szkolnictwa wyższego, a to: Akademii Handlu Zagranicznego, Politechniki względnie Wyższej Szkoły Inżynieryjnej oraz Akademii Morskiej. Z kolei poważną pozycją akcji odbudowy zajmie szpitalnictwo, a w szczególności: kontynuowanie remontu nowoczesnych gmachów szpitalnych P.C.K. na tzw. Górce Lubelskiej, zabezpieczenie budynków szpitalnych przy Al. Powstańców na Szpital Zakaźny, wreszcie remont Szpitala tymczasowego przy ul. Arkońskiej i Szpitala dziecięcego przy ul. Jagiellońskiej.

Plan inwestycyjny przewiduje ponadto:

a) zabezpieczenie i odbudowę nielicznych zresztą budynków zabytkowych o znaczeniu historycznym jak Zamek Piastowski, stary ratusz i kilka kościołów, w tym Św. Jana i Św. Jakuba.

b) dalszy remont i odbudowę budynków dla władz i urzędów państwowych i samorządowych.

c) rozbiórkę domów i ruin grożących bezpieczeństwu publicznemu.

d) dalsze usuwanie gruzów poza obręb miasta.

e) dokończenie budowy mostu nad torami kolejowymi przy ul. Mickiewicza.

f) remont jezdni i chodników.

g) poza tym wstawiliśmy do planu pozycję na roboty nieprzewidziane, które w związku z szybkim rozwojem miasta niewątpliwie się wyłonią jak: budynki organizacji społecznych, partii politycznych, hala sportowa dla akcji WF i PW, wreszcie nieprzewidziana w czasie opracowywania planu rozbudowa Radiostacji Szczecińskiej do mocy 10 KW.

Osobny dział stanowić będzie zapoczątkowanie odbudowy najbardziej zniszczonej dzielnicy portowej, a to w związku z niewątpliwym przejęciem właściwego portu od Władz Radzieckich już w najbliższym czasie. Zajdzie tu napewno potrzeba wykonania na razie kilku nowych bloków na pomieszczenie biur usług portowych i na mieszkania dla pracowników tych instytucji.

Sprawą odbudowy samego portu zajmie się oczywiście BOP. SDO opracowując plan inwestycyjny w lecie ub. roku była skrępowana zakreślonymi z góry ramami podyktowanymi przez władze centralne (Ministerstwo Odbudowy i CUP), wszystkie więc wyżej podane dezyderaty nie mogły być z natury rzeczy w całej pełni uwzględnione. Niemniej jednak znaczna więk-

szość z nich znalazła swój wyraz w projekcie planu.

Szczecińska Dyrekcja Odbudowy liczy, tak jak to zresztą miało miejsce w roku 1946, że około 50% normalnego budżetu Ministerstwa Odbudowy otrzyma z Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża, która w ubiegłym okresie budżetowym okazała się olbrzymią pomocą w akcji odbudowy Szczecina i okolic, nie odmawiając nigdy pomocy w momentach najcięższych, kiedy zdawało się, że już znikąd ta pomoc nie nadejdzie.

W skrótach cyfrowych nasz plan inwestycyjny na okres trzech lat przedstawia się następująco:

	3 lata	rok 1947 w tys.
1. Budownictwo mieszkaniowe . .	384.000.—	102.000.—
2. " szkolne	106 000.—	37.000.—
3. " służby zdrowia .	45.000.—	10.000.—
4. " gmachów Minist. Bezpiecz. . , . .	19.000.—	5.000.—
5. " innych gmachów rządowych jak sądownictwo, służby skarbowej, opieki społecznej i innych	45.000.—	19.000.—
6. Budynki organ. społ i polit. . .	10.000.—	3.000.—
7. Miejskie Zakł. Użyt. Publ. i Komunikacji	79.000.—	23.000.—
8. Zabezpieczenie budowli zabytkowych	23.000.—	9.000.—
9. Zabezpiecz. budynków przed zniszczeniem	13.000.—	13 000.—
10. Rozbiórka i prace porządkowe .	119.000.—	28.000.—
11. Roboty mostowe i uliczne . . .	37.000.—	11.000.—
12. Roboty inne i nieprzewidziane .	285.000.—	15.000.—
13. Odbudowa Dębia i Świnoujścia .	200.000.—	50.000.—
R a z e m	1.365.000.—	325.000.—
Poza tym na akcję budownictwa mieszkaniowego przewidziany jest kredyt bankowy na rok 1947		100.000.—
Razem na rok 1947 . .		425.000.—

W końcu stwierdzić wypada, że plan inwestycyjny opracowany przez S. D. O. nie jest ani maksymalny ani mimalny, jest on wypośrodkowaniem realnym możliwości państwowych i dlatego zdaniem naszym ma poważne szanse realizacji.

Liczymy na to, że nasze władze centralne docenią należycie znaczenie Szczecina i jako pierwszorzędnego portu i jako bastionu polskości na zachodnich rubieżach Państwa.

Liczne konferencje odbyte z czynnikami miarodajnymi dają nam tego dowody.

Realizacja zakreślonego tu szkicowo planu ściśle się wiąże z przyznaniem potrzebnych kredytów i terminowym ich przekazywaniem, co niestety nie zawsze miało dotychczas miejsce.

Nie potrzebuję wyjaśniać jakie to niepożądane i ujemne pociąga za sobą konsekwencje w naszej dziedzinie pracy.

Inż. Adolf Riedel

Rola dróg wodnych w rozwoju portów morskich

Nasze dowojenne drogi wodne były złe, były zbyt prymitywne i zbyt „naturalne", by mogły być poważniej traktowane w ogólnej gospodarce państwowej jako szlaki komunikacyjne.

Statystyka wykazywała 5.800 km dróg wodnych, ale ich stan i stopień wykorzystania, w porównaniu z naszym sąsiadem zachodnim wyrażał się stosunkiem jak 1 : 60.

Przyczyną tego stanu była w pierwszym rzędzie zaniedbana spuścizna po zaborcach, następnie niezbyt pomyślne warunki finansowe i gospodarcze państwa w okresie między wojnami światowymi, a w końcu brak należytego zrozumienia u czynników decydujących.

Liczne interpelacje, uchwały, memoriały i artykuły, poparte obficie danymi statystycznymi i kalkulacją rentowności dróg wodnych zagranicznych pozostawały bez wyniku, gdyż nie rozporządzaliśmy w ośrodkach produkcyjnych żadną odpowiednią do przyjęcia choćby części transportów masowych drogą wodną, by praktycznie udowodnić jej rentowność.

Ze zrozumiałych więc względów na placu pozostawała i dominowała bezkonkurencyjnie kolej, która zdobywszy sobie w połowie 19-go stulecia wstępnym bojem, swą pozycję, stanęła odrazu na wysokości zadania, a opierając się na własnych stałych i pewnych dochodach zapewniła sobie dalszy, niezależny, szybki rozwój zarówno w ruchu wewnętrznym jak i w transporcie tranzytowym.

Paradoksalnym może się wydać, że ten właśnie najgroźniejszy jakoby konkurent dróg wodnych, najlepiej orientuje się w możliwościach i rentowności dróg wodnych, popierał stale (jednak niestety tylko moralnie) potrzebę ich rozbudowy. Brak dobrych dróg wodnych dawał się szczególnie odczuć kolei przy wykonywaniu masowego transportu węgla eksportowanego z Górnego Śląska do naszych portów morskich. Dla umoż-

liwienia konkurowania z węglem zagranicznym, przewożono tonę po 4 zł, gdy taryfa normalna wynosiła 18 zł od tony. O jak poważne tu chodziło niedobory w gospodarce finansowej kolei świadczy fakt, że węgiel eksportowy stanowił około 35% ogółu towarowych przewozów kolejowych. Ubytek wpływów pokrywał wewnętrzny transport towarów mieszanych, głównie produktów rolnych. W rezultacie za brak dróg wodnych, umożliwiających tani transport masówki, musiało za przewóz węgla eksportowego płacić haracz nasze ubogie przedwojenne rolnictwo, oraz masy pracujące jako konsument jego wytworów.

Obecnie na skutek zmiany granic Polski posiadamy ogółem 4.800 km dróg wodnych, w tym 3.770 km rzek naturalnych i 1.030 km dróg sztucznych. Ilościowo o 1000 km mniej niż przed wojną, lecz jakościowo bez porównania lepszych, gdyż odstąpiwszy 2.245 km nieregulowarzek żeglownych i 615 km mitywnych dróg sztucznych, uzyskaliśmy w to miejsce 630 km dobrze uregulowanych rzek żeglugowych i 615 km odpowiednich dróg sztucznych. Dzięki przesunięciu granic znaleźliśmy się w posiadaniu 2-ch poważnych systemów wodnych, z których jeden (Odra) wymaga głównie tylko wyposażenia w tabor pływający, i usunięcia wraków zawalonych mostów, drugi zaś (Wisła) wprawdzie jeszcze w prymitywnym stanie i wskutek tego zepchnięty na drugi plan ma jednak o wiele pomyślniejsze widoki rozwoju niż przed wojną.

ODRA

Względy gospodarcze wymagają, by inwestycje w planach — krótko — i długofalowych były podejmowane według kryteriów szybkości efektu produkcyjnego; dlatego też w pierwszej kolejności, a więc w okresie najbliższych 3-ch lat uwzględniona została Odra, która po usunięciu szkód wojennych i wyposażeniu w brakujący tabor w krótkim stosunkowo czasie może być doprowadzona do wymaganego od głównych dróg wodnych stanu. Dla zapewnienia tego zadania przewiduje się zainwestowanie w Odrę w latach 1947 — 1949 około 5 milionów złotych, z tego ok. 60% na tabor i stocznie, resztę zaś na roboty budowlane i urządzenia przeładunkowe.

W szczególności obecny tabor transportowy, obejmujący 207 barek o łącznym tonażu 65.000 ton i 31 holowników o mocy 10.400 KM powiększony ma być o 1000 barek o tonażu 380.000 ton i o 120 holowników o mocy 40.000 KM, tak, że po zrealizowaniu programu rozporządzać będziemy w roku 1950 tonażem około 450.000 ton i mocą holowniczą około 50.000 KM. Następnie programem objęta jest rozbudowa odrzańskich zbiorników retensyjnych, których pojemność obecną wynoszacą 172 m^3 powiększy się do 338 m^3, co umożliwi zwiększenie minimalnych głębokości tranzytowych do 1,40 m, a tym samym podniesienie w roku 1950 zdolności przewozowej Odry o 20%.

Jeżeli zainstalujemy w dodatku przewidziane w programie 19 dźwigów 7,5 tonowych z tego 5 w portach śląskich na Odrze a 14 w Szczecinie, oraz zwiększymy efekt sprawności transportu wodnego przez wprowadzenie centralnej dyspozycji taborem, należy się spodziewać osiągnięcia zdolności przewozowej Odry już w roku 1950 w wysokości 6 milj. ton rocznie (w obie strony).

Przez doprowadzenie zdolności transportowej Odry do tego poziomu odciąży się b. wydatnie kolej od niedochodowych masowych transportów eksportowych, ożywi gospodarkę na Ziemiach Odzyskanych oraz dostarczy Szczecinowi silnych podstaw rozwojowych. Nie jest też wykluczone, że bezpośrednio po rozbudowie Odry zajmie Szczecin jako port eksportowy dla węgla i cementu pierwsze miejsce, a przynajmniej do czasu dokonania rozbudowy dróg wodnych systematu Wisły, która umożliwi skierowanie części transportu wodnego ze Śląska ku portom delty Wisły.

Poza tym posiada Odra jeszcze dalsze bardzo ważne dla gospodarki państwowej znaczenie, jakie spowodowałoby wykonanie kanału Odra — Dunaj, otwierającego wrota dla naszej ekspansji gospodarczej w kierunku basenu naddunajskiego i ku Bałkanom.

WISŁA

Jak już poprzednio zaznaczyłem, te pomyślne możliwości rozwojowe systematu Odry nie tylko nie hamują lecz wprost przeciwnie stwarzają dla Wisły korzystne perspektywy. W pierwszym rzędzie drogom wodnym Wisły muszą przyjść w sukurs nasze porty Gdańsk i Gdynia, których rozwój może być oparty na zdrowej i rentownej kalkulacji, a nie na sztucznie nakręcanej konjunkturze przy stałym zabieganiu o różne ulgi, dotacje i subwencje. Bez zabezpieczenia sobie możliwości taniego dowozu z zaplecza towarów masowych, porty delty Wisły ograniczane byłyby coraz bardziej do obrotów drobnicą, co w konsekwencji pociągnęłoby za sobą powstrzymanie ich rozwoju. Podobnie szereg istniejących w rejonie Wisły ośrodków przemysłowych będzie miało znaczne trudności w konkurencji z podobnymi ośrodkami w rejonie Odry, posiadającymi bliższe i znacznie tańsze możliwości dowozu surowców i odwozu swych produktów.

W przeciwieństwie do problemu Odry, bardzo przejrzystego w swym szemacie i w swych możliwościach rozwojowych, problem Wisły jest zbyt skomplikowany i zbyt duży, by mógł być w ciągu krótszego czasu rozwiązany. Trudności te i bardzo znaczne zwiazane z rozbudową tego systematu koszta, zmuszają do rozwiązania tego zagadnienia etapami.

Na pierwszy plan jako najprzejrzystszy w sewj ważko-

ści gospodarczej wysuwa się dolny bieg Wisły. Jest on na odcinku między ujściem Bugu a ujściem Brdy częścią projektowanej wielkiej drogi wodnej Wschód — Zachód, do zrealizowania której zmuszą nas kierunki europejskich ciążeń gospodarczych, które będą się stale potęgować. Ogólną rolę odegra w tym niewątpliwie wymiana handlowa produktów rolniczych z ZSRR i przemysłowych z państw zachodniej Europy, dla przewozu których najkrótsza i najtańsza droga przebiegałaby tranzytem przez teren Polski szlakiem Kistrzyń — Bydgoszcz, Modlin, Brześć. Poza korzyściami jakie dawałby Państwu tranzyt, wykorzystany byłby ten szlak w szerokim zakresie dla naszego własnego eksportu i importu, oraz dla masowych przewozów wewnętrznych. Opóźnienie w zrealizowaniu budowy tego szlaku mogłoby spowodować zaistnienie innego, omijającego nasz kraj, co byłoby trudnym do odrobienia zaniedbaniem.

Pozostała część dolnej Wisły, a mianowicie odcinek od ujścia Brdy do Morza, jako już uregulowany, a wymagający jedynie pewnej regulacji uzupełniającej i to w dodatku sukcesywnej jest przedsięwzięciem, stosunkowo mniej kosztownym, ale dla portów delty Wisły bardzo ważnym.

Bardziej skomplikowanym jest zagadnienie przekształcenia środkowej i górnej Wisły na drogę wodną, względnie zadecydowanie, czy otrzyma ona w całości, czy też tylko częściowo charakter wielkiej drogi wodnej. Ta część Wisły posiada rywala w koncepcji sztucznej drogi wodnej, łączącej najkrótszą drogą Śląsk z Bydgoszczą poprzez górny bieg Warty, jezioro Gopło i Noteć. Szlak ten znacznie tańszy w wykonaniu (o około 1,3) w porównaniu z uregulowaniem Wisły na odcinku Śląsk—Modlin, skracałby w dodatku połączenie wodne Śląsk — Brdyujście o 320 km, tzn. o prawie 40%, co dla Gdańska i Gdyni miałoby kapitalne znaczenie.

Za uregulowaniem górnej i środkowej Wisły przemawia znów potrzeba stworzenia tranzytowej wielkiej drogi wodnej Brześć — Dęblin — Śląsk, mającej połączyć okręgi centralne z ZSRR z basenem naddunajskim. Niezależnie od podjęcia robót regulacyjnych dla uregulowania górnej i środkowej Wisły doznają obecne warunki żeglugowe bardzo znacznej poprawy, na skutek przewidzianej dalszej rozbudowy wielkich zbiorników retensyjnych na karpackich dopływach Wisły, koniecznych zarówno dla zabezpieczenia doliny Wisły od powodzi jak i dla wyzyskania naszych zasobów sił wodnych dla celów energetycznych.

W jakiej kolejności i w jakim rozmiarze podjęte będą roboty przy rozbudowie szlaków wodnych na południe od drogi wodnej Wschód — Zachód, zadecydują możliwości finansowe Państwa.

W ramach programu inwestycyjnego na okres najbliższych 3-ch lat, a w każdym razie na rok 1947 nie przewiduje się żadnych na większą skalę zakrojonych robót.

W ramach więc ograniczonych, ze względu na przewidzianą rozbudowę żeglugi na Odrze, kredytów, położony będzie na Wiśle w ogólności, a na jej dolnym biegu w szczególności, główny nacisk na usunięcie resztek przeszkód żeglugowych z nurtu, wydobyciu pozostałego jeszcze zatopionego taboru, oraz na lokalne i doraźne przeważnie roboty dla poprawy warunków żeglugowych.

Rok 1947 jest przewidziany poza tym dla przeprowadzenia przygotowań do wielkiej akcji budowlanej na Wiśle, uzależnionej od możliwości uzyskania większych kredytów w 1948 roku.

Przygotowania te obejmą w pierwszym rzędzie wyremontowanie i skompletowanie taboru budowlanego i transportowego, przeprowadzenie prób z nowymi metodami i sposobami wykonywania budowli regulacyjnych, oraz dokończenia opracowań projektów szczegółowych. Roboty te muszą być w pełnym zakresie przeprowadzone, gdyż od nich zależy możliwość bezzwłocznego podjęcia w najszerszym zakresie robót z chwilą zaistnienia dla Wisły podobnie korzystnej, jak obecnie dla Odry, konjunktury.

Reasumując powyższe rozważania odnośnie uwzględnienia rozbudowy dróg wodnych w ramach programu inwestycyjnego na okres najbliższych 3-ch lat, przyznać należy, że wysunięcie na pierwszy plan systematu Odry jest ze względu na istniejące warunki gospodarcze i polityczne w pełni uzasadnione.

Mając jednak na uwadze, że drogi wodne jako bardziej od każdego innego środka komunikacyjnego przystosowane do przewozów masowych, winny w znacznym stopniu odciążyć kolej od nierentownych transportów masowych (do 25% ogółu przewozów) stwierdzić należy, że rozmiar przewidzianych w ramach programu 3-letniego inwestycji jest zbyt szczupły, a wskutek tego i zbyt jednostronny. Rozłożenie bowiem rozbudowy systematu Wisły nawet w jej najważniejszych partiach na zbyt dłuższy okres, zbytnio uprzywilejuje okręgi nadodrzańskie łącznie z portem w Szczecinie, ze znacznym uszczerbkiem dla wykorzystania możliwości rozwojowych okręgów nadwiślańskich oraz portów w delcie Wisły.

Inż. Jan Gumowski

Osadnictwo rybołówstwa morskiego

Przyszłe oblicze naszego Wybrzeża i możność należytego wykorzystania morza uzależnona jest w przeważnym stopniu od należytego przeprowadzenia osadnictwa rybołówstwa morskiego.

Państwo, prowadząc osadnictwo rybołówstwa morskiego musi dbać o wyszkolenie kandydatów, o zaopatrzenie ich w konieczny tabor, sprzęt rybacki, w związku z czym łoży na to fundusze w formie zapomóg, kredytów, ułatwień podatkowych, musi więc dbać o to, by rybak, który rozpocznie swą pracę prowadził ją trwale i spłacił zaciągnięty dług w stosunku do Państwa, a więc dostarczył jak największej ilości ryby dla celów konsumcyjnych.

Z powyższego wynika konieczność oddawania osad rybackich tylko tym osadnikom, którzy dają pełną gwarancję wykonywania czynnego połowu oraz tym, którzy z zagadnieniem rybołówstwa morskiego będą ściśle związani, jak n. p. szkutnicy, sieciarze, bednarze i t. p.

Całość materiału ludzkiego potrzebnego dla rybołówstwa morskiego można podzielić na 3 grupy: pierwsza będzie stanowić rybaków łodziowych, druga — kutrowych, trzecia — dalekomorskich.

Wszyscy rybacy dający gwarancję stałej i wydatnej pracy w rybołówstwie morskim powinni więc zabezpieczone odpowiednie osady z domem mieszkalnym oraz koniecznymi budynkami gospodarczymi. Celem zapewnienia im koniecznych dla samowystarczalności produktów rolnych, należy do osady przydzielić od jednego do trzech ha ziemi, w zależności od jej jakości, aby działka rolna zabezpieczała wyprodukowanie dla potrzeb własnych, produktów rolnych i ogrodowizny oraz utrzymanie inwentarza.

Przy doborze osadników rybackich — brani są pod uwagę przede wszystkim rybacy słodkowodni, jeziorowi i rzeczni, obznajmieni już z rybołówstwem wprawdzie na innych zasadach i metodach pracy, niemniej jednak wciągniętych w twarde warunki pracy. Materiał ten po odpowiednim przeszkoleniu da dobrego rybaka morskiego. Następnie zaś żołnierze zdemobilizowani, oraz repatrianci i przesiedleńcy, chcący pracować w rybołówstwie morskim.

Zagadnienie osadnictwa w rybołówstwie morskim łączy się z zagadnieniem rodziny rybackiej. Stwierdzić należy, że osadnik, osiedlający się na nowym terenie z rodziną, daje daleko większą gwarancję pozostania przy pracy aniżeli osadnicy samotni. Wypływa to w pierwszym rzędzie z ciężkiej pracy rybaka, o którego wszystkie potrzeby życiowe stara się jego rodzina, dopomagając mu jednocześnie przy wykonywaniu pracy przez naprawę sprzętu rybackiego, sprzedaż ryby i t. p., a niejednokrotnie członkowie rodziny uzupełniają załogę łodzi względnie kutra. Rybak, wciągając członków rodziny do pracy w rybołówstwie szkoli w ten sposób przyszłe pokolenie do pracy w rybactwie.

W początkowej fazie pracy związanej z osadnictwem na Ziemiach Odzyskanych w rybołówstwie morskim brany był pod uwagę, jako element instruktorski rybak — Niemiec, w związku z czym stawiano wnioski repatriacji rybaków — Niemców w ostatnim terminie. Teoria ta okazała się z gruntu fałszywa. Okazało się, że rybacy Niemcy wpływają szkodliwie i hamująco na rozwój osadnictwa rybołówstwa morskiego.

Wobec czego, przyśpieszono repatriację rybaków Niemców, celem zmuszenia osadników do natychmiastowej czynnej pracy w rybactwie.

W związku z brakiem odpowiednich fachowców Polaków, od repatriacji tej na razie wyłączeni są Niemcy: szkutnicy, sieciarze, bednarze, specjaliści przetwórstwa konserwowego.

Warunkiem odbudowy i rozwoju rybołówstwa morskiego jest trwałe związanie odpowiedniego elementu ludzkiego z Wybrzeżem i zawodem rybackim. Chcąc te podstawowe zadania wykonać w jak najszybszym czasie, musimy zapewnić kandydatom własny warsztat pracy i minimalne potrzeby dla egzystencji rybaka i jego rodziny. W związku z powyższym należy tabor, a więc łodzie i kutry stanowiące warsztaty pracy dla rybołówstwa przybrzeżnego i bałtyckiego jakoteż sprzęt rybacki przydzielać do użytkowania poszczególnym osadnikom - rybakom, lub też stworzonym przez nich spółdzielniom pracy i spółkom pracy.

Przydzielenie taboru i sprzętu rybackiego, stanowiącego własność Skarbu Państwa — **przedsiębiorstwom handlowym** nie powinno mieć miejsca, za wyjątkiem rybołówstwa dalekomorskiego.

Osadnikom rybakom należy w pierwszej fazie przydzielać tabor jedynie do użytkowania. Zasada ta podyktowana jest koniecznością upewnienia się co do kwalifikacji i pracy rybaka. Ma ona na celu zabezpieczenie sobie w razie złej pracy rybaka możliwości odebrania mu taboru i przekazania go innemu osadnikowi rybakowi.

Dla osadników rybaków, skierowanych wprost do osad rybackich i rozpoczynających natychmiastową pracę w rybactwie organizuje się szereg kursów lotnych, które uzupełniają ich teoretyczne i praktyczne wiadomości. Dla rybołówstwa dalekomorskiego została stworzona specjalna szkoła rybacka, która dysponować będzie w najbliższym czasie 2 trawlerami szkolnymi.

Ważną sprawą dla osadnictwa rybołówstwa morskiego, choć nie łączącą się z nim

bezpośrednio, jest wykształcenie fachowców w zakresie przemysłu pomocniczego, a więc fachowców z dziedziny budowy jednostek rybackich dla rybołówstwa przybrzeżnego, bałtyckiego i dalekomorskiego. Dla chcących pracować w tych dziedzinach muszą być uruchomione stypendia zagraniczne, umożliwiające im nabycie odpowiedniej wiedzy.

W akcji osadnictwa rybołówstwa morskiego brany jest pod uwagę, jako bardzo ważny, moment rozsiedlenia rybaków morskich Polaków, skupionych obecnie na terenach przed wojną należących do Polski. Rozsiedleni rybacy będą stanowić na terenach odzyskanych cenny materiał instruktorski.

Rybackie spółdzielnie **handlowe** powinny odegrać dużą rolę w organizacji rybołówstwa i złączonej z tym sprawy osadnictwa. Zadaniem ich jednak nie jest zajmowanie się połowami. Winny one obsługiwać zrzeszonych w nich rybaków, ułatwiać im zbyt połowów przez organizowanie odpowiedniej ilości punktów skupu na Wybrzeżu. Powinny dbać, by rybak za rybę otrzymał godziwą cenę. Nadto spółdzielnie te powinny zaopatrywać rybaków w sprzęt i materiały zawodowe po jak najniższej cenie.

Specjalnym zagadnieniem, któremu należy poświęcić liczne uwagi, to kwestia problemu opieki lekarskiej dla rybaków morskich. Problem ten, trudny do rozwiązania, wymaga jeszcze ścisłych opracowań i obserwacji.

Próby rozwiązania tego zagadnienia idą dwoma drogami: pierwsza to tworzenie spółdzielni zdrowia (pierwsza próba na Helu), druga — to uruchomienie ruchomych ambulatoriów, przy współpracy P. C. K.

Obliczenie potrzebnej ilości osadników w rybołówstwie morskim musimy oprzeć z jednej strony na planie inwestycyjnym, z drugiej strony na wytycznych dostarczenia określonej ilości ryby dla konsumcji rocznej. Plan inwestycyjny przewiduje, że w r. 1949 będziemy dysponować dla połowów bałtyckich taborem mogącym dostarczyć nam 82.900 ton ryby. (Przyjmując ilość obywateli polskich na 25 milionów otrzymamy na głowę w roku 1949 po 3,3 kg. ryby morskiej). Dla wykonania powyższego planu będziemy potrzebować i musimy osiedlić 6.080 rybaków - osadników którym należy przydzielić osady rybackie wraz z 18.000 ha ziemi. Do cyfry tej należy dodać ca 12.000 osadników związanych z zawodem rybackim a więc sieciarze, szkutnicy, przemysł konserwowy i pomocniczy.

Biorąc pod uwagę spożycie ryby w innych państwach (według danych statystycznych z roku 1938) jak np.:

	rocznie na głowę
Japonia	— 28 kg
Z.S.R.R.	— 25 kg
Norwegia	— 26 kg
Szwecja	— 24 kg
Anglia	— 23 kg
Niemcy	— 14 kg
Włochy	— 12 kg

Powinniśmy dążyć do zwiększenia spożycia ryb w Polsce w najbliższym okresie lat 10-ciu do 12 kg na głowę.

W oparciu na tym założeniu i celem dostarczenia tej ilości ryby obywatelom Polski, musimy powiększyć ilość jednostek pływających, a co zatem idzie — zwiększyć ilość rybaków czynnych, których połowy roczne winny wynosić 300.000 ton.

Z zestawienia jednostek floty rybackiej i ilości rybaków wynika, że w najbliższym okresie lat dziesięciu ilość osadników wzrasta do cyfry 19.000, którzy oprócz osad powinni otrzymać 57.000 ha ziemi. Do cyfry tej należy dodać 38.000 osadników związanych z zawodem rybackim.

Dostarczenie 12 kg na głowę jest dalekie od konsumcji w innych krajach i nie bierze pod uwagę możliwości eksportowych do krajów takich jak Węgry, Czechosłowacja. Dążeniem więc polskiego rybołówstwa morskiego po osiągnięciu tej cyfry połowów będzie dalsze zwiększenie możliwości połowów, a co zatem idzie — zwiększenie ilości rybaków.

W pasie 3 km naszego Wybrzeża dysponować będziemy (500 km X 3 = 150.000 ha).

Od cyfry tej musimy odjąć około 60%, przypadające na nieużytki rolne, a więc piaski lotne, bagna, moczary, jeziora i lasy, pozostanie więc nam w pasie Wybrzeża 60.000 ha przeznaczonych dla osadnictwa rybołówstwa morskiego. Cyfra ta zostanie prawie wyczerpana w okresie najbliższego 10-lecia i zwiększania możliwości rybołówstwa, a co za tym idzie osadnictwa, napotykać będzie na duże trudności w związku z brakiem ziemi.

Z obliczeń wynika, że dla każdego osadnika należy przyjąć konieczną kwotę pomocy bezzwrotnej **25.000 złotych,** zaś pomoc w postaci kredytów zwrotnych wahać się będzie od **175.000 złotych** przy rybołówstwie łodziowym, do **4.115.000 złotych** dla rybołówstwa kutrowego.

Na podstawie tych cyfr możemy przyjąć, że na cele osadnictwa rybołówstwa morskiego potrzeba rocznie około 50.000.000 złotych na pomoc bezzwrotną oraz około 330.000.000 złotych na pomoc w formie kredytów zwrotnych. Do powyższych kwot przeznaczonych na pomoc osadnictwu należy dodać, z chwilą wyczerpania się istniejących osad rybackich odpowiednią kwotę na budowę osad nowych. Koszt budowy nowej osady rybackiej, a więc budynku mieszkalnego wraz z budynkami gospodarczymi należy przyjąć na 3.000.000 złotych.

Na zakończenie warto podać, że na terenie obecnego naszego Wybrzeża było przed wojną czynnych około 12.000 rybaków (ziemie dawne — 2.768, ziemie Odzyskane — 9.464). Obecnie cyfra czynnych rybaków wynosi 2.667.

Z zestawień wynika, że ilość osad przeznaczonych dla rybołówstwa w chwili obecnej (osad poniemieckich) wynosi 1.953, z tego osad zajętych przez rybaków jest 1.120, zajętych przez nie rybaków 117, osad zniszczonych całkowicie 163, wolnych osad dla przydziału 836.

POSIEDZENIE RADY PAŃSTWA

poświęcone sprawozdaniu z akcji zagospodarowania Wybrzeża

W dniu 18 IV. odbyło się pod przewodnictwem Prezydenta R. P., posiedzenie Rady Państwa, na którym Delegat Rządu dla Spraw Wybrzeża **inż. Eugeniusz Kwiatkowski** złożył sprawozdanie z akcji odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża w roku 1946/47.

Poza członkami Rady Państwa w posiedzeniu uczestniczyli: Minister Skarbu Ob. Dąbrowski, Minister Odbudowy Ob. Kaczorowski, Minister Komunikacji Ob. Rabanowski, Minister Żeglugi Ob. Rapacki Prezes Centralnego Urzędu Planowania Ob. Bobrowski oraz Wiceminister Przemysłu i Handlu Salcewicz.

Eksploatacja portów

Na skutek silnych i długotrwałych mrozów, które spowodowały całkowite zamarznięcie obu portów i znacznych połaci Bałtyku, ruch statków w obu portach w miesiącu marcu był minimalny. Z tych powodów obroty były bardzo małe i wyrażały się cyfrą 4157,8 ton, z czego na import przypada 929,8 ton, a na eksport 3228 ton.

Cyfry obrotu towarowego portów delty Wisły w poszczególnych miesiącach roku bieżącego w porównaniu do miesiąca szczytowego roku ubiegłego ilustruje poniższe zestawienie:

	Import w tys. ton	Eksport w tys. ton	Obrót w tys. ton
Rok 1946 czerwiec	335,—	502,7	837,7
Rok 1947 styczeń	110,9	430,1	541,—
luty	31,2	110,5	141,7
marzec	0,9	3,2	4,1

W porcie gdańskim żadnej pozycji na imporcie nie notowano, do portu gdyńskiego przywieziono 929,8 ton drobnicy.

Na ogólną sumę 3028 ton eksportu złożyło się 2201,3 t węgla oraz 826,7 t drobnicy.

Wywóz węgla, koksu i bunkru w rozbiciu na Gdynię i Gdańsk w poszczególnych miesiącach br., w porównaniu z miesiącem szczytowym ub. roku przedstawia się następująco:

	Gdańsk w tys ton	Gdynia w tys ton	Razem
Rok 1946 maj	253,2	242,7	495,9
Rok 1947 styczeń	197,8	184,0	381,8
luty	38,4	65,3	103,7
marzec	0,2	2,—	2,2

Ruch statków w obu portach był minimalny. Do Gdyni weszło 10 statków, wyszło 7, do Gdańska wszedł 1 statek sowiecki lodołamacz, który po zabraniu bunkru opuścił port gdański. Pasażerów przyjechało 456, wyjechało 249 osób. Centrala Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego wykonała 1,5% zakreślonego planu na miesiąc marzec, przeładowując 9058 ton węgla, głównie bunkru na lodołamacze i holowniki zajęte przy łamaniu pokrywy lodowej.

Dźwigów czynnych było w miesiącu sprawozdawczym w Gdyni 30, w Gdańsku 28 sztuk. Ilość czynnych dźwigów w poszczególnych miesiącach 1947 r. przedstawia poniższa tabela:

	Gdańsk styczeń	Gdańsk luty	Gdańsk marzec	Gdynia styczeń	Gdynia luty	Gdynia marzec
Drobnicowych	6	5	6	17	17	17
Masowych	16	16	16	10	8	9
Mostowych	2	2	2	2	2	2
Taśmowych	3	2	2	2	2	2
Dźwigowych	1	1	1	—	—	—
Elewat. pływ.	1	1	1	—	—	—
Razem:	29	27	28	31	29	30

Ze spraw ekonomicznych na pierwszy plan wysuwa się sprawa właściwej organizacji pracy w naszych portach. Że zmiany takie są konieczne tego dowodem jest opinia zagranicznych kół shippingowych. Jak podaje Centrala Węglowa armatorzy belgijscy donoszą co następuje: „Otrzymaliśmy Wasze awizo z 6 bm., dotyczące statków, jakie moglibyśmy Wam zaoferować, celem transportu węgla z Gdyni i Gdańska dla Antwerpii, Gandawy i Bruges, w miesiącach lutym i marcu. W związku z tym moglibyśmy zaoferować nasz m-s „Rene" i inne, lecz niestety warunki załadowania dla portów polskich są dla nas mało interesujące. Gdyby jednak z czasem warunki te zmieniły się prosimy uprzejmie nas o tym zawiadomić".

Z powyższego wynika jasno, że należy jak najszybciej poprawić warunki organizacji pracy w naszych portach. Dotyczy to przede wszystkim następujących momentów: 1) Usprawnienie pracy portu na odcinku holownictwa przez zaczarterowanie nowych holowników i zaangażowanie większej ilości pilotów, 2) natychmiastowe uruchomienie kredytów celem wykonania prac dla usunięcia braków i przeprowadzenia robót pogłębiarskich, basenów przy nabrzeżach ,co pozwoli na przyjmowanie statków i łatwiejsze manewrowanie nimi, 3) usprawnienie pracy portu na odcinku urządzeń przeładunkowych dla towarów masowych i usprawnienie istniejących już urządzeń, 4) natychmiastowe rozwiązanie zagadnienia kosztów portowych, co ma podstawowe znaczenie dla atrakcyjności naszych portów wobec klientów zagranicznych.

Na skutek oczyszczania portów z lodu, większość holowników G.A.L. uległa poważnym uszkodzeniom, tak, że stan taboru holowniczego znacz-

nie się zmniejszył. Wytworzone warunki wywołać mogą w nadchodzącym okresie wzmożonego ruchu statków katastrofalny stan na odcinku holownictwa. Wobec czego GUM zwrócił się do GAL, iż zgodnie z zawartą koncesją, obowiązkiem GAL jest uzupełnienie taboru holowniczego do stanu odpowiadającego potrzebom eksploatacyjnym portu. Zdaniem GUM najbardziej wskazanym byłoby zaczarterowanie holowników szwedzkich.

Komunikacja

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku. W okresie sprawozdawczym koleje nasze dowiozły do portów — 1.499 wagonów, wagi 27.279 ton (w lutym 8.603 wagony, wagi 180.115 ton), z czego do portu gdyńskiego — 860 wagonów o wadze 15.206 ton i portu gdańskiego — 639 wagonów o wadze 12.073 ton. Największa ilość wagonów załadowana była cementem (606 wagonów). Nadmienić przy tym należy, że w związku z zamarznięciem portów towary przeznaczone na eksport złożone zostały na skład, za wyjątkiem 22 wagonów węgla (wagi 406 ton), które rozładowano dla Holandii. Z portów Delty Wisły w głąb kraju koleje polskie przewiozły — 2.780 wagonów, wagi 44.850 ton, w tym z Gdyni: 1.534 wagony, wagi 23.249 ton i z Gdańska 1.246 wagonów, wagi 21.601 ton.

Dyrekcja Dróg Wodnych w Gdańsku prowadziła w marcu przede wszystkim akcję przeciwlodową, polegającą na łamaniu lodów na Wiśle, zabezpieczaniu mostów oraz ratowaniu taboru zabranego przez powódź. Ponadto wykonywano roboty warsztatowe i stoczniowe, roboty zaś regulacyjne dotyczyły zabezpieczenia materiałów budowlanych przed pochodem lodów i wody.

Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku „Gryf" w Szczecinie dokonywała w marcu remontów posiadanych jednostek: s-s „Preussen" i s-s „Borussia". Ponadto zakupiono s-s „San", na którym również przeprowadzono remont kotłów i maszyn. Statek ten jest obecnie gotów do rozpoczęcia żeglugi.

W dniu 14.4 br. nastąpiło otwarcie linii towarowej Szczecin — Świnoujście.

Dyrekcja Poczt i Telegrafów w Gdańsku. Wyniki działalności Poczty i Telekomunikacji na terenie Wybrzeża, obejmującego obwody pocztowe Gdańsk—Gdynia, były następujące:

Wyszczególnienie	nadane	nadeszłe
Przesyłki listowe ogółem	1.650.066	1.809.538
Pomiędzy przesyłkami listowymi było poleconych	136.631	132.910
Czasopisma	119.473	298.939
Listy wartościowe	763	592
Paczki	19.369	37.689
Przesyłki za pobraniem	2.388	6.253
Przekazy pocztowe i telegraficzne:		
a) ilość	31.692	24.995
b) na sumę	84.551.714	59.490.159
Wpłaty P.K.O.		
a) ilość	17.621	7.408
b) na sumę	154.126.070	15.350.415
Rozmowy telefoniczne		
a) miejscowe	800.794	—
b) zamiejscowe	75.534	60.660
Telegramy	32.546	27.450

Z krajów zamorskich do Polski przyszło 291 worków listowych, 7.032 worki paczkowe. Z Polski do krajów zamorskich wyszło: 2 worki listowe i 54 worki paczkowe.

Tranzytem z krajów zamorskich przeszło 436 worków listowych i 1.358 worków paczkowych, a do krajów zamorskich: 659 worków paczkowych.

Energetyka

Zakłady Elektryczne Wybrzeża w Gdańsku prowadziły w miesiącu marcu prace remontowe w Siłowniach na Ołowiance, w Gdańsku, w Gdyni, na Oksywiu, na Helu, w siłowniach wodnych na rzece Raduni w zespole I i zespole II — Bielkowo, zespole II —Ł pino, w siłowniach wodnych Głębokie Jeziora, Lęborku i w siłowniach Oddziału Tczew i Kartuzy.

Na sieciach elektrycznych łącznie w miesiącu sprawozdawczym odbudowano:

lini napowietrznych wys. nap.	—	12,80 km;
lini napowietrznych nisk. nap.	—	4,11 km;
linii kablowych wys. nap.	—	0,80 km
Razem	—	17,71 km.
podstacyj transformatorowych	—	2 sztuki.

W pracach nad odwodnieniem Żuław odbudowano 12 km linii 15 KV Kępa Groszkowska — Ścieżki — Obory — Kąty Rybackie.

Wpływy ze sprzedaży energii elektrycznej w marcu wyniosły — 40.112.580 zł.

Zjednoczenie Energetyczne Pomorza Zachodniego w Szczecinie wytwarzało energię elektryczną w 14 zakładach wodnych o łącznej mocy 14.084 kW i w 1-ym zakładzie cieplnym (Białogard), o mocy 14.000 kW.

Na sieci zakończono odbudowę linii 40 kV Czanowo — Maszewo. Dalsze prace inwestycyjne prowadzone na podstacjach 40kV w Czanowie i 15 kV w Baniach oraz odbudowano podstację 40 KV w Perzycach.

Ogólna liczba abonentów w marcu wyniosła około 99.000. Stan zatrudnienia ZEOPZ wyniósł w marcu 2.493 pracowników.

Rybołówstwo Morskie

Próby produkcji klippfisza w Polsce

W związku z wielką ilością dorsza i trudnościami jego zbytu Morskie Laboratorium Rybackie w Gdyni obok dotychchczasowych badań nad soleniem dorsza podjęło próby produkcji tak zwanego klippfisza, tj. dorsza suszonego po wysoleniu.

Ryby po obcięciu głów, usunięciu wnętrzności dwóch trzecich kręgosłupa rozpłataniu i dokładnym wymyciu zasala się w beczkach lub zbiornikach, a po wysoleniu, trwającym 2—3 tygodnie, suszy się w suszarni.

Doświadczenia wykonano w naszym laboratorium przy zastosowaniu jednego z dygiestoriów, jako suszarni, dały produkt zarówno pod względem wyglądu zewnętrznego jak i swoich właściwości zadawalający (zbliżony do produkowanego w krajach skandynawskich) i w tej chwili prowadzone są badania jego trwałości.

Produkcja klippfisza w Polsce może częściowo ułatwić zbyt dorsza który w braku urządzeń chłodniczych, opakowań zarówno blaszanych jak i drewnianych natrafia na duże trudności. Klippfisz jest bowiem artykułem, który daje się przechowywać luzem w normalnych warunkach temperatury i nie wymaga specjalnych opakowań. Jest on zarazem artykułem masowo eksportowanym przez kraje skandynawskie, Islandię, Wielką Brytanię, a nawet Stany Zjednoczone do Włoch, Ameryki Południowej zwłaszcza Argentyny, Brazylii, Chile, Kuby, Północno-Zachodniej Afryki i innych.

W okresie trudności zbytu dorsza na rynku krajowym produkcja klippfisza i możliwości jego eksportu mogą te trudności w znacznym stopniu rozwiązać.

Wiosenne połowy śledzia i łososia

W zatoce Gdańskiej rozpoczęły się w ubiegłym tygodniu wiosenne połowy śledzia. Śledź w dużych ławicach na razie utrzymuje się na odcinku Śpiewowo — granica polsko-sowiecka. W tym roku zauważono znacznie większe osobniki niż w roku ubiegłym.

W tych dniach rozpoczęto również połowy łososia na sieci dryfujące tzw. pławnice.

Szkolenie rybaków

Gdański Morski Urząd Rybacki w najbliższych dniach otwiera kurs żeglarski dla rybaków, którzy nie byli przeszkoleni w ubiegłym sezonie.

W programie przewidziane wykłady z teorii żeglarstwa i ćwiczenia praktyczne pod kierunkiem fachowych instruktorów.

Pierwszeństwo uczestniczenia w kursie mają rybacy posiadający karty rybackie.

Połowy bałtyckie

Wyniki pierwszych połowów na Bałtyku po prawie trzymiesięcznej przerwie przeszły najśmielsze oczekiwania. Przeciętny połów jednego kutra wynosi 12 ton, a jednemu z kutrów udało się złowić około 20 ton. Jest to wydajność niespotykana w naszym rybołówstwie morskim od 1920 roku.

Najlepsze wyniki osiągnęli rybacy na terenie Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni, a mianowicie 1.159 tys. 103 kg ryby (w lutym 384.795 kg) przy największej przeciętnej ilości z jednego kutra.

Ogółem na całym wybrzeżu złowiono w marcu 1.205.964 kg głów- Biorąc pod uwagę krótki, zaledwie kilkudniowy okres połowów, wynik ten należy uważać za rekordowy w stosunku do dotychczasowych.

Połowy dalekomorskie

Statki dalekomorskie, mając ciągle zamkniętą drogę powrotną do portów polskich, przymusowo bazują w portach angielskich i holenderskich i są skazane na bezczynność — brak bunkru uniemożliwia im eksploatację terenów morskich, nieobjętych falą silnych mrozów.

Spośród 16 zdolnych do połowów trawlerów firmy „Dalmor" tylko 2 w ciągu marca odbyły po jednym rejsie i wyładowały swoje połowy w portach angielskich.

Jeden ze statków firmy „Ławica" oczekuje w Anglii na otwarcie żeglugi na Bałtyku, by przewieźć do Gdyni partię solonych śledzi.

Szkolenie zawodowe rybaków

Morski Urząd Rybacki w Gdyni notuje coraz większą frekwencję zgłaszających się praktykantów na kutry rybackie, z braku jednak odpowiedniej ilości jednostek szkoleniowych kandydaci mogą być przyjmowani w ograniczonej ilości.

Celem wyszkolenia odpowiednich fachowców, których brak daje się często odczuć, władze Administracji Rybołówstwa Morskiego projektują zorganizowanie szeregu kursów w zakresie zawodów pomocniczych związanych z rybołówstwem, a mianowicie: bednarstwa, szkutnictwa mechaniki i obsługi motorów itp. Tego rodzaju kurs został już otwarty w Wolinie (w okr. MUR Szczecin).

Osadnictwo

W marcu podobnie jak w miesiącu ubiegłym zaznaczył się dość duży ruch osadniczy, szczególniej na terenie MUR Gdańsk i Szczecin. Na terenach MUR Gdańsk osiedliło się 33 rybaków a 16 kandydatów na osadników skierowano w teren, celem wyboru osad. W okręgu MUR Szczecin osiedlono ogółem 92 rybaków w tym 24 z okręgu gdyńskiego a 68 z głębi kraju. MUR Darłowo skierował 20 osadników na teren kolonii rybackiej, gdzie po wybraniu osad przystąpią do ich remontu. W ramach kredytów inwestycyjnych zostało uruchomionych w pierwszym kwartaczale 1947 r. 8 milionów złotych na cele osadnicze, dzięki czemu akcja osadnicza ma stałe podstawy materialne i może być prowadzona planowo.

Morskie Laboratorium Rybackie

Ze względu na niemożliwość prowadzenia prac na morzu prace laboratorium ograniczyły się do studiowania literatury naukowej, opracowywania rękopisów do druku, oraz do przygotowywania aparatury do badań z chwilą wznowienia połowów.

Personel naukowy przygotowuje prace z zakresu wszystkich działów — ichtiologicznego ,technologicznego oraz prac naukowych i hydrogaficznych. Ponadto czynione są przygotowania do kontynuowania prób garbowania skóry dorsza oraz wydobywania oleju z jego wątroby z chwilą gdy dostępny będzie świeży surowiec.

Morski Przegląd Gospodarczy

w szkołach zawodowych

Ministerstwo Oświaty R. P. zawiadomiło naszą Redakcję, że Morski Przegląd Gospodarczy został umieszczony w wykazie czasopism, nadających się do użytku w szkołach zawodowych.

Odpowiednie pismo Ministerstwa zawiadamiające o tym zostało skierowane do Kuratoriów Okręgów Szkolnych na terenie całego kraju.

Z OBCYCH PORTÓW

Urządzenia radarowe w porcie Liverpool

Wprowadzenie najnowszych udogodnień żeglugowych uczyni Liverpool jednym z pierwszych portów na świecie posługujących się w szerokiej skali radarem. Według oświadczenia Mr Cherles Mc Vey, prezesa Docks and Quays Committee, po dokładnym zbadaniu różnych przedłożonych specyfikacji przez Radę i jej technicznych doradców, wśród których znajdował się sir Robert Watson-Watt, powierzono konstrukcję instalacji w Liverpool firmie Sperry Gyroscope Company Ltd. z Brenntford, Middlesex. Urządzenie, które będzie obejmowało przyrząd (aerial scanner) ważący dwie tony, krążący na szczycie stalowej wieży 80 stóp wysokiej, wzniesionej od strony morza przy North Docks System, będzie pierwszym tego rodzaju na świecie.

W pokoju kontrolnym będzie można oglądać w dużej skali obrazy kanałów wprowadzających do portu. Obrazy te będą pokazywały dokładnie położenie wszystkich boi w Zatoce Liverpool oraz umożliwią — celem informowania władz portowych— każdorazowe określenie położenia wszystkich statków w odległości 20 mil. Ponieważ promienie radarowe przenikają zarówno ciemności jak i mgłę ,warunki widzialności nie będą miały wpływu na to urządzenie, które będzie bardzo pomocne w sprawnym funkcjonowaniu portu i umożliwi pozostawienie go otwartym w warunkach, które dzisiaj wymagałyby zamknięcia portu. Motywem tego planu jest przyśpieszenie obrotu statków i wsparcie w ten sposób brytyjskiego eksportu a równocześnie zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi w Mersey Channel i w dojściach do niego. Rozpoczyna się już obecnie szczegółowe rysunki i konstrukcje, a wykończenie instalacji nastąpić ma na wiosnę 1948 r.

Jeden (Dock Board tender) zaopatrzony jest już w radar, celem umiejscowienia pływających wraków lub innych przeszkód w ciemności oraz podczas mgły.

Antwerpia — ruch statków w r. 1946

W ciągu r. 1946 klarowało w Antwerpii 5,284 statków o tonażu 11,253,050 ton (moorsom). Szczegółowe sprawozdania wykazują między innymi, że wśród statków na wejściu pierwsze miejsce zajmowała flaga amerykańska (588 statków, — 3.385,322 tony), następne brytyjska (1.395 statków — 2.325,190 ton), trzecie szwedzka (800 statków — 1.230,236 ton), czwarte norweska (476 statków — 975,887 ton) i piąte belgijska (405 statków — 892,092 tony), podczas gdy w r. 1945 tylko 182 statków belgijskich o tonażu 505,000 ton klarowało w Antwerpii.

Jeżeli z drugiej strony bierze się pod uwagę kraje z których pochodziło tych 5.284 statki, otrzyma się następujące cyfry: 1.509 z wysp brytyjskich, 1.274 z krajów północnych, 684 z Holandii, 493 z wybrzeża atlantyckiego Ameryki Północnej, 183 z Zatoki Meksykańskiej, i 105 z Afryki Zachodniej i belgijskiego Kongo. Statystyki wykazują również, że w roku 1946 opuściło Antwerpię z ładunkiem 5 razy więcej statków niż w r. 1945.

Z tego wynika, że 65% statków, które opuściło Antwerpię wiozło ładunek eksportowy.

Reparacje niemieckie

Komunikat wydany w Brukseli przez Między-Aliancką Agencję Reparacyjną (Inter-Allied Reparations Agency) wykazuje, że W. Brytania stoi na czele sporządzonej za r. 1946 listy Narodów Zjednoczonych otrzymujących statki niemieckie w drodze reparacji za szkody wojenne; przydział jej wynosił 89 statków o tonażu 349,627 ton. Według umowy podpisanej w Paryżu 14 stycznia 1946 r. przydziały opierają się na stratach poniesionych w shippingu w czasie wojny. Między - Aliancka Agencja Reparacyjna przyznała w r. 1946 w sumie 227 statków handlowych, 14 kompletnych fabryk oraz części 17 innych fabryk. Organizacja bada teraz inne formy reparacyj, głównie niemieckie zewnętrzne aktywa znajdujące się w posiadaniu krajów aliancckich — mając widoki rychłego uregulowania tej sprawy.

Usuwanie wraków w Danii

Władze duńskie spodziewają się że w ciągu najbliższego lata wody duńskie zostaną oczyszczone z wielu wraków, które leżą rozrzucone i nie są warte wydobycia dla naprawy.

Wiele wraków tego rodzaju zostało już wydobytych w ciągu ostatnich dwu lat zwłaszcza przy wejściu do Limfjord, gdzie dużo statków niemieckich było zatopionych, i w innych wodach duńskich gdzie mogły być niebezpieczne dla żeglugi posuwającej się oczyszczonymi drogami. Przy postępie, jaki jest osiągany przy pomocy flotylli usuwających miny można się spodziewać, że w ciągu nadchodzącej wiosny i lata pozostałych 20 do 25 wraków zostanie usuniętych.

W statystykach sporządzonych przez Lloyd's Register w przedmiocie światowego budownictwa okrętów Dania zajmuje siódme miejsce mając na swych stoczniach w budowie tonaż w wysokości 158.143 ton brutto.

Rynki towraów kolonialnych

WANILIA

Madagaskar

Zebrano w r. 1946 powyżej 500 ton metr. wanilii. Kontyngent eksportowy dla wysokogatunkowych wanilii został zniesiony.

FIBRA

Wschodnia Afryka Bryt.

Produkcja fibry Sisal wyniosła w r. 1946 — 130.000 długich ton.

KAUCZUK

Indie Holenderskie

Od stycznia do października 1946 roku eksportowano kauczuk wartości:

347.000	guld. indo-hol.	z Banka i Billitonu
1.435.000	„ „	z Bali
37.477.000	„ „	z Borneo
163.000	„ „	z Celebes
11.816.000	„ „	z Jawy
1.964.000	„ „	z Sumatry.

Wartość eksportu do USA wyniosła w tym czasokresie 42.166.000 indoholenderskich guldenów, do Holandii 10.176.000 guldenów.

W Scheveningen (Holandia) odbyła się w listopadzie międzynarodowa konrerencja na temat podziału kauczuku, z udziałem Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii i Francji. Zebranie służyło wspólnej polityce dla ustalenia linii produkcji i rozdziału kauczuku na rynku światowym. Z powodu znacznej nadprodukcji wypracowany ma być nowy plan kontrolny, w którym dojdą także i odbiorcy do głosu. Producenci bowiem tak kauczuku syntetycznego jak naturalnego muszą dojść do porozumienia, ponieważ produkcja światowa wynosi obecnie 3.000.000 ton, zbyt natomiast jest tylko na 1,25 mil. ton kauczuku. Do końca 1946 r. Daleki Wschód zebrał 550.000 ton. Udział Indii wynosił 250.000 ton, z czego 65.000 ton przypada na wyzwolone tereny i 180 tys. ton na kauczuk przemycony z Sumatry.

Cena podstawowa na kauczuk indo-holenderski wynosi 75 indo-holenderskich centów za kg, cena franko składnica w portach Indii holenderskich 82 centów.

OLIWA

Jugosławia

W roku 1946 produkowano 46.000 hektolitrów oliwy (1939 — 65.662), z czego w samej Dalmacji 40.000 hektolitrów.

Grecja

Produkcja oliwy wyniosła w r. 1946 — 90.000 ton metr. (1945 — 97.300 ton), oliwek zaś zebrano 30.000 ton (1945 — 43.200 ton). Wstrzymany eksport spowodował nagromadzenie zapasów, wynoszących w dniu 1. 10. 1046 r. — 30.000 ton.

A. Wiatrak

Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Przegląd Przemysłowo-Handlowy
Dział informacyjno sprawozdawczy

Związku Zrzeszeń Kupieckich woj. gdanskiego



Prywatne sfery gospodarcze Wybrzeża i Pomorza wznoszą wielki Dom Przemysłu i Handlu w Gdyni, jako siedzibę Izby Przemysłowo-Handlowej i wszystkich zrzeszeń gospodarczych.

Kupcy i przemysłowcy prywatni, którzy dotychczas nie wpłacili wyznaczonej stawki winni to uczynić natychmiast.

Wznosząc własną siedzibę prywatne sfery gospodarcze Wybrzeża i Pomorza dają dowód realnego udziału w akcji odbudowy.

Dom Przemysłu i Handlu w Gdyni

O kredyty inwestycyjne dla inicjatywy prywatnej

Skuteczny udział inicjatywy prywatnej w dalszej odbudowie kraju zależy od udostępnienia kredytów państwowych. Budżet inwestycyjny na rok 1946, wynoszący przeszło 38 miliardów złotych, przeznacza na sektory gospodarcze Ministerstwa Przemysłu 10.055 milionów, Ministerstwa Aprowizacji i Handlu 198 milionów, Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego 2.228 milionów, Ministerstwa Odbudowy (na przemysł) 270 milionów; na spółdzielnie — 474 miliony, a na sektor prywatny tylko 30 milionów, a więc niespełna 1% i to tylko w formie kredytów bankowych, podczas gdy sektor państwowy korzysta tu w dużym zakresie z dotacyj skarbowych. Sektor zaś prywatny ma dokonać inwestycyj „w ramach własnych środków", korzystając jedynie z ulg w podatku dochodowym (według tabeli II stosownie do art. 29 dekretu z 8.I.1946).

Środki własne w istocie były z reguły podstawą kredytów inwestycyjnych (średnioterminowych), obsługiwanych przez kapitał, oszczędzony przez całe społeczeństwo i akumulowany na rachunkach lokacyjnych w bankach. Stopień akumulacji tego kapitału odzwierciedlał wysokość dochodu społecznego. Jednakże w obecnym układzie stosunków nie można liczyć wyłącznie na własne środki inwestycyjne sektora prywatnego, bo nie dysponuje on nimi w dostatecznej wysokości.

Reforma walutowa z początku 1945 r. (Dz. U. R. P. Nr 1 poz. 2 i 3 oraz Nr 5 poz. 8) niemal pozbawiła kapitałów rynek pieniężny prywatny, a pod koniec tegoż roku rynek ten stał się już dla Skarbu Państwa źródłem kredytu krótko i długoterminowego, realizowanego w drodze sprzedaży biletów skarbowych (rozp. Ministra Skarbu z 16.10.1945 r. Dz. U. R. P. Nr 56, poz. 311) i emisji obligacyj Premiowej Pożyczki Odbudowy Kraju (Dz. U. R. P. Nr 2 poz. 11). Nie można więc liczyć na akumulację własnego kapitału przez sektor prywatny w Polsce zwłaszcza, że nowe ustawodawstwo podatkowe (podatki od wynagrodzeń, obrotowy, dochodowy, komunalne — nie mówiąc już o nadzwyczajnym podatku od wzbogacenia wojennego) utrudnia się akumulację. Jest zaś pewnikiem ekonomicznym, że w okresie zniszczeń powojennych Państwo musi preliminować na inwestycje specjalne kredyty (chociaż z chwilą dokonywania inwestycyj obciążają one pośrednio i przejściowo całe społeczeństwo). Przykładowo można wskazać, że obecnie nawet w bogatej Anglii w projektowanej ustawie o kontroli inwestycyj przewiduje się upoważnienie Skarbu Państwa do gwarantowania pożyczek na cele przedsiębiorczości prywatnej dla odbudowy i rozbudowy kraju „na razie" do wysok. £ 50 milionów; w Polsce z braku odpowiedniego kapitału prywatnego sama gwarancja Państwa byłaby niewystarczająca, a prywatne pożyczki nie wchodzą w ogóle w grę wskutek ogromnie wysokiej żądanej stopy odsetkowej. Dlatego konieczny współudział inicjatywy prywatnej w planowej odbudowie kraju wymaga, by trzechletni plan inwestycyjny 1947-49 przeznaczył odpowiednie kredyty dla sektora prywatnego. W świetle współczesnych poglądów naukowych (por. J. M. Keynes. The general theory of employment, interest, and money. London 1936). Kredyty inwestycyjne dla inicjatywy prywatnej mogą też być obsługiwane pieniądzem kreowanym, bo utrzymanie równoległości między doprowadzanym przez Państwo strumieniem pieniądza, a strumieniem wytwarzanych dóbr daje się planowo realizować na płaszczyźnie opartego na kalkulacyjnej rentowności sektora prywatnego.

Dla utrzymania tej równoległości i stabilizacji cen, trzeba ograniczać emisję pieniądza kreowanego o tyle, by przy jego pomocy mogły być dokonywane tylko takie inwestycje, które mogą od razu zwiększać produkcję dóbr i niezbędnych gospodarczo usług. Samorząd gospodarczy w postaci Izb Przemysłowo Handlowych, powołany do współpracy w dziedzinie inwestycyj sektora prywatnego, stworzył już z własnej inicjatywy Międzyizbowe Biuro Planowania dla współpracy z nadrzędnym Urzędem Planowania. Wyłonienie tego Biura wskazuje na potrzebę reaktywowania własnej pionowej nadbudowy samorządu gospodarczego tj. Zw. Izb Przemysłowo-Handlowych.

Dr M. P.

Organizacja przemysłu prywatnego na Wybrzeżu

Krzepnięcie nowych form organizacyjnych powojennego życia gospodarczego kraju coraz wyraźniej domaga się określenia właściwej roli sektora prywatego w ramach gospodarki trzysektorowej. Dotyczy to zwłaszcza przemysłu, który po upaństwowieniu kluczowych gałęzi produkcji wyszedł z okresu niepewności i wkracza w okres racjonalnej pracy. Powstała potrzeba zorganizowania przemysłu prywatnego w zrzeszenia posiadające osobowość prawną, dostosowane do branżowego schematu istniejących państwowych organizacji przemysłowych i wyposażone w środki dające pewność, że organizacje te obejmują cały przemysł prywatny danej branży, a więc stosujące przymus przynależności do zrzeszeń.

W zrozumieniu tych konieczności Ministerstwo Przemysłu zarządziło w styczniu b.r. organizację prywatnego przemysłu w zrzeszenia. Gdyńska Izba Przemysłowo - Handlowa w wykonaniu tego polecenia zorganizowała w pierwszej fazie 9 zrzeszeń przemysłowych, ostatnio zaś odbyło się zebranie konstytucyjne trzech dalszych, a mianowicie: metalowo-elektrotechnicznego, chemicznego i materiałów budowlanych. Zrzeszenia te obejmują łącznie 165 placówek przemysłu prywatnego, w tym 30 metalowo - elektrotechnicznych, 83 chemicznych i 52 budowlanych. W dniach najbliższych powstanie zrzeszenie przemysłu papierniczego.

W ten sposób prywatny przemysł Wybrzeża i Pomorza krystalizuje swoje formy organizacyjne. Powołanie do życia przymusowych zrzeszeń będzie miało duże znaczenie także i dlatego, że umożliwi współpracę między przemysłem państwowym i prywatnym, ułatwi wyeliminowanie z życia gospodarczego przemysłu nielegalnego, a równocześnie ułatwi włączenie przemysłu prywatnego do Planu Trzyletniego.

Te słuszne poczynania Ministerstwa Przemysłu, dążące do ujęcia przemysłu prywatnego w określone ramy organizacyjne są jednym z dowodów stabilizacji i konkretyzacji nowego modelu gospodarczego kraju.

Przedsiębiorstwa budowlane w służbie odbudowy

Z walnego zebrania Zrzeszenia Przedsiębiorstw Budowlanych woj. gdańskiego i pomorskiego.

W sali Hotelu Centralnego odbyło się walne zebranie Zrzeszenia Przedsiębiorstw Budowlanych i Instalacyjnych przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, obejmującego ponad 140 przedsiębiorstwa techniczne na terenie województw gdańskiego i pomorskiego. Prezes ustępującego zarządu inż. Krzyżanowski zobrazował zeszłoroczną działalność Zrzeszenia, podając interesujące cyfry z dziedziny obrotów budowlanych. Jak wynika ze statystyk w okręgu Izby gdyńskiej wykonane prace przez prywatne przedsiębiorstwa budowlane wyrażają się cyfrą 1 miliarda zł. W całym natomiast kraju budownictwo prywatne wykonało prace na sumę 6 miliardów w stosunku do 2 miliardów budownictwa państwowego i 2 miliardów budownictwa spółdzielczego. Mówiąc o sytuacji prywatnych przedsiębiorstw budowlanych w minionym okresie mówca wskazał na duże trudności, jakie przedsiębiorcy napotykali i napotykają w dalszym ciągu w związku ze zwyżką cen na materiały budowlane. Nadto przedsiębiorstwom budowlanym dała się we znaki ciężka i długa zima, która na trzy miesiąca unieruchomiła je kompletnie. Sprawozdanie z działalności biura Zrzeszeniia złożył dyrektor biura p. Gasiński, orientując zebranych w całokształcie dokonanych prac.

Walne zebranie uchwaliło budżet Zrzeszenia na rok 47 w kwocie 2.403.276 zł. oraz dokonało wyboru nowego zarządu w osobach inż. inż.: Krzyżanowskiego, Mazalona, Welmana, Łabucia, mgra Nowakowskiego, Langiewicza, oraz zastępców: Fink-Finowickiego i Katany. Funkcje w łonie zarządu zostaną podzielone później. Na zebraniu uchwalono rezolucję, domagającą się przyśpieszenia uregulowania spraw związanych z podpisaniem nowej umowy zbiorowej i uporządkowania rynku pracy w dziedzinie budownictwa.

Walne zebranie Związku Kupców w Gdańsku

W sali Związku b. Więźniów Politycznych — we Wrzeszczu — odbyło się Walne Zebranie Związku Kupców Polskich w Gdańsku pod przewodnictwem Członka Związku ob. Krawczyńskiego Aleksandra.

W wyniku obrad dotychczasowy skład Zarządu Związku Kupców Polskich w Gdańsku został zwiększony z 11 do 17 osób.

Ponadto zostala uchwalona rezolucja wzywająca kupiectwo Gdańska do spontanicznego udziału w pomocy ofiarom powodzi i w tym celu został wyłoniony komitet z członków Związku w osobach ob. ob. Czerepaka Wojciecha, Hoffmana Edwarda, Krawczyńskiego Aleksandra, Nowaka Gustawa i Trafasa Stanisława.

Urządzona doraźnie po Zebraniu zbiórka wśród kupców i gości lokalu Związku b. Więźniów Politycznych dała na razie zł. 15.000 złożone na ręce Prezesa Związku ob. Trojanowskiego Aleksandra, które to pieniądze zostały wpłacone w dniu 31.3 1947 r. do K. K. O. we Wrzeszczu.

Dalsza zbiórka wśród członków i ich rodzin jest w toku.

Z obrad Zarządu Głównego Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupieckich

W poniedziałek dnia 28.IV 1947 r. w gmachu Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu obradował Zarząd Główny Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupieckich R. P. z udziałem delegatów Związku Zrzeszeń Kupieckich z kraju oraz ogólnopolskich Zrzeszeń branżowych. W Zjeździe, poprzedzonym konferencją dyrektorów Związków Zrzeszeń Kupieckich i ogólnopolskich Związków Zrzeszeń branżowych wziął udział Dyrektor Departamentu Handlu w Ministerstwie Przemysłu i Handlu p. Ryńca, któremu towarzyszyli naczelnicy wydziałów Departamentu.

Do Prezydium Rady Naczelnej ponownie wybrano pp.: Jerzykiewicza oraz Pic de Replonge. Po rozpatrzeniu i załatwieniu szeregu spraw organizacyjnych, przedyskutowano problem przymusu organizacyjnego oraz dowodu uzdolnienia. Wielką wagę poświęcono sprawom dostępu prywatnego handlu do towaru. Przedstawiciele wojewódzkich związków kupieckich i ogólnopolskich zrzeszeń branżowych naświetlili zagadnienie dystrybucji towarowej od strony praktycznej, wskazując na stale ujawnianą tendencję ze strony sektora państwowego eliminowania z obrotów handlu prywatnego w ogólności a hurtu prywatnego w szczególności. Ten ostatni został w praktyce odsunięty od rozprowadzania całego szeregu najbardziej pożądanych na rynku artykułów.

Ożywioną dyskusję wywołała również forma sprzedaży artykułów włókienniczych na Targach Poznańskich zainicjowana przez Centralę Tekstylną, która postanowiła sprzedać na Targach około 500 detalistom z całej Polski artykułów włókienniczych na ogólną sumę 250 milj. zł. Wielki napływ kupców z terenu całej Polski spowodował trudności organizacyjno techniczne w takim stopniu, że Centrala Tekstylna nie była w możności przeprowadzić sprzedaży zgodnie ze swoimi zamierzeniami. W celu rozwiązania drażliwej sytuacji Naczelna Rada Kupiectwa powołała do życia komisję, która zaproponowała, aby każde województwo otrzymało przydzielony kontyngent towarowy, proporcjonalnie do ilości kupców branży włókienniczej zorganizowanych w ramach Związków Zrzeszeń Kupieckich.

Połączenie lotnicze Wybrzeża z Bydgoszczą

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, idąc po myśli życzeń bydgoskiego ośrodka gospodarczego, wystąpiła do Ministerstwa Komunikacji z wnioskiem o wprowadzenie połączenia lotniczego Bydgoszczy ze stolicą i Wybrzeżem. Ministerstwo Komunikacji wzięło pod uwagę te słuszne postulaty i wprowadziło już obecnie linię lotniczą bydgosko-warszawską na razie przy częstotliwości trzech razy w tygodniu. W najbliższym zaś czasie, z chwilą uruchomienia samolotów o mniejszym tonażu, załatwiona zostanie sprawa połączenia lotniczego między Bydgoszczą i Gdańskiem.

Komunikaty Związku Zrzeszeń Kupieckich
województwa gdańskiego

Zakupy na Targach w walucie zagranicznej

Zarząd Międzynarodowych Targów w Gdańsku zakomunikował, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu przygotowuje zarządzenie, w myśl którego w okresie Targów prywatni kupcy i przemysłowcy będą mogli kupować towary zagraniczne za własne zagraniczne środki płatnicze. Źródło zdobycia wymienionych środków płatniczych nie będzie podlegało dociekaniu ze strony czynników urzędowych. Ministerstwo Przemysłu i Handlu ogłosi listę towarów, których nabycie w powyższy sposób będzie dozwolone.

Omawiane zezwolenie ma stanowić uprzewilejowanie Targów Gdańskich i ma na celu ułatwienie prywatnemu życiu gospodarczemu zaopatrzenie się w najbardziej konieczne środki wytwórcze i surowce.

Przedłużenie godzin handlu świeżymi rybami

uchwalił Zarząd m. Gdyni, a to celem ułatwienia szybkiego rozprowadzenia świeżo złowionych ryb. Sklepy rybne mogą być otwarte do godz. 21, hale rybne w Miejskiej Hali Targowej do godz. 20-ej.

Uchwała obejmuje okres do końca września rb.

Kupiectwo województwa gdańskiego przyczyni się do budowy gmachu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni

Związek Zrzeszeń Kupieckich Województwa Gdańskiego zwrócił się do terenowych organizacji kupieckich z apelem pełnego poparcia finansowego budowy gmachu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. W celu sprawnego zorganizowania samej akcji Związek Zrzeszeń polecił Zarządom Zrzeszeń Kupieckich powołanie do życia „Miejscowych Komitetów Budowy Gmachu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni".

Zadaniem Komitetów będzie dopilnowanie, by wyznaczone dla każdego poszczególnego przedsiębiorstwa kwoty wpłynęły jak najwcześniej i w pełnej wysokości.

O właściwy skład komisji cennikowej

Przeciwdziałanie zwyżce cen jest konieczne. Tym konieczniejsze, że dotyczy interesów warstw pracujących. Walkę szkodnictwu gospodarczemu wypowiedzieć trzeba twardą, energiczną i — jak najbardziej skuteczną. Energiczną, ale nie chaotyczną. Skuteczną, a za tym — fachowo usprawnioną.

W związku z ostatnią akcją interwencyjną przeciw nieuzasadnionej zwyżce cen, doszło na Wybrzeżu do licznych aresztowań. Osadzono w areszcie kupców prywatnych, kierowników przedsiębiorstw państwowych i spółdzielczych. Były interwencje, skargi i zażalenia. Część aresztowanych zwolniono, pozostali oczekują wyroku.

Sprawa jest niewątpliwie poważna. Nie jest bowiem zagadnieniem błahym likwidacja spekulacji oraz unieszkodliwienie na prawdę winnych, nie jest też rzeczą obojętną krzywda, która przy tego rodzaju akcji dotknąć mogłaby — niewinnych. Powiada się, że gdzie drwa rąbią, tam wióry lecą. Chodzi jednak o to, aby tych wiórów nie było za dużo. Jesteśmy za biedni, aby całe drzewo ciąć na — wióry!

Chcemy tu poruszyć jeden tylko fragment walki ze szkodnictwem gospodarczym. Mamy tu na myśli działalność t. zw. Społecznej Komisji Cennikowej, która niestety nie spełniła należycie swego zadania w dziedzinie regulacji cen i pod jej adresem coraz częściej podnoszone są zastrzeżenia.

Ministerstwo Aprowizacji i Handlu stwierdziło, że Społeczne Komisje Cennikowe nie są organami urzędowymi, lecz mają charakter czysto społeczny, w których kupiectwo zorganizowane jak również przedstawiciele sektora państwowego i spółdzielczego, powinny mieć zagwarantowany należny udział. Obecność wspomnianych przedstawicieli w komisjach daje gwarancję fachowości w orzeczeniach.

Jeśli postulat powyższy zostanie ściśle wypełniony, uniknie się niepotrzebnych pomyłek i wykryje właściwych sprawców krzywdy społecznej.

A przecież o to tylko chodzi.

Obrót bezgotówkowy i obowiązek uczestniczenia w nim

Dnia 19 maja 1947 roku wchodzi w życie dekret z dnia 3.2 1947 r. o obowiązku uczestniczenia w obrocie bezgotówkowym (Dz. U. R. P. nr 16, poz. 61).

Obowiązkowi uczestniczenia w obrocie bezgotówkowym podlegają (art. 1 ust. 1 dekretu):

1. władze i urzędy, przedsiębiorstwa państwowe i samorządowe, monopole, instytucje i osoby prawa publicznego itd.;
2. instytucje kredytowe i ubezpieczeniowe;
3. spółdzielnie i ich związki — nadto w zakresie określonym w art. 3 dekretu;
4. przedsiębiorstwa, zakłady i zajęcia, jeśli są obowiązane do prowadzenia ksiąg handlowych lub ksiąg uproszczonych przewidzianych w dekrecie z dnia 16.5 1946 o postępowaniu podatkowym (Dz. U. R. P. nr 27 poz. 174);
5. osoby prawne nie wymienione w art. 1 licz. 1—4 dekretu.

Wymienieni pod pkt. 4) — 5) (tj. także kupcy prywatni, spółki itp.) są obowiązani w myśl art. 3 dekretu:

a) do posiadania rachunku bieżącego w jednej z instytucji kredytowych, wyszczególnionych w dekrecie, o ile dokonują obrotów z uczestnikami obrotu bezgotówkowego, wymienionymi w pkt. 1—3;
b) do regulowania rozrachunków bieżących z uczestnikami obrotu bezgotówkowego, wymienionymi w pkt. 1—3 w drodze przelewów bankowych, przy czym obowiązek ten nie dotyczy drobnych wypłat gotówkowych, jak również wpłat i wypłat, związanych z detalicznymi obrotami gospodarczymi.

Obowiązek wymieniony pod lit. a) (posiadanie rachunku bieżącego) powstaje z chwilą regulowania rozrachunków bieżących a ustaje z końcem miesiąca kalendarzowego, następującego po miesiącu, w którym dokonano ostatniego rozrachunku z uczestnikiem obrotu bezgotówkowego, wymienionym wyżej pod pkt. 1—3.

Instytucjami bankowymi, upoważnionymi do prowadzenia rachunków bieżących uczestników obrotu bezgotówkowego są Narodowy Bank Polski, B.G.K., P.B.R., P.K.O., B.G.S., Bank Handlowy w Warszawie S.A., B.Z.S.Z. S.A. w Poznaniu, Polski Bank Komunalny S.A. w Warszawie, Komunalny Bank Kredytowy w Poznaniu, Bank Komunalny, K.K.O i spółdzielnie kredytowe.

Uczestnicy obrotu bezgotówkowego mają prawo swobodnego wyboru instytucji kredytowej, w której pragną prowadzić swoje rachunki bieżące. Uczestnicy obrotu bezgotówkowego, którzy korzystają z kredytu bankowego, mogą prowadzić swe rachunki bieżące w instytucji kredytowej, udzielajacej kredytu, chyba, że ze względów gospodarczo-uzasadnionych instytucja ta wyrazi swoją zgodę na prowadzenie rachunku bieżacego w innej instytucji kredytowej.

Uczestnikowi obrotu bezgotówkowego, który nie dopełnił obowiazku założenia rachunku bieżacego w myśl art. 3 ust. 1 pkt. a) dekretu podwyższa się o 50 proc. stawki podatku obrotowego. Podwyżka stawki ustaje z końcem miesiaca, w którym dokonano otwarcia rachunku bieżacego lub z chwilą ustania obowiązku posiadania rachunku bieżacego.

Za naruszenie innych przepisów dekretu lub przepisu zarządzeń wydanych na jego podstawie, podwyższa się o 10% stawki podatku obrotowe-

go od obrotu osiągniętego w miesiącu, w którym naruszenie nastąpiło.

Tak samo przewiduje się podwyżkę o 50% stawki podatku obrotowego jeśli uczestnik obrotu bezgotówkowego, nie dopełnił obowiązku, przewidzianego wart. 3 ust. 1 lit. b) (tj. nie regulował rozrachunków bieżących w drodze przelewów bankowych).

Nie można żądać w trybie art. 15 dekretu o majątkach opuszczonych i poniemieckich przywrócenia posiadania ruchomości, sprzedanych przez O.U.L.

Według art. 15 dekretu z dnia 8.3.1946 r. o majątkach opuszczonych i poniemieckich (Dz. U. R. P. nr 13 poz. 87) osobom, które w związku z wojną utraciły posiadanie majątku, należy na ich wniosek przywrócić posiadanie tego majątku, jeśli nie zachodzą przeszkody z art. 22 tego dekretu, tj. jeśli majątek nie ulega przejęciu na własność Skarbu Państwa.

Osoby te mogą żądać przywrócenia posiadania opuszczonego majątku nawet wtedy, jeśliby majątek był oddany w najem lub dzierżawę. (Art. 12 licz. 4 łącznie z art. 17 dekretu). Prawo to nie przysługuje im jednak w razie sprzedaży majątku. W tym przypadku osobom zainteresowanym wypłaca się jedynie cenę, uzyskaną ze sprzedaży majątku (art. 12 licz. 4 zd. ostat. dekretu).

Przegląd ustawodastwa gospodarczego

SPRAWY PODATKOWE

Zmiana przepisów o podatkach komunalnych i o finansach komunalnych

Dekret z dnia 2 kwietnia 1947 r. (Dz. U. R. P. Nr 32, poz. 137) z mocą obowiązującą wsteczną od dnia 1 stycznia 1947 r. dokonał zmian dekretu z dnia 20 marca 1946 r. o podatkach komunalnych (Dz. U. R. P. Nr 19, poz. 128).

Podatek od spożycia w zakładach gastronomicznych (pobierany do 10% należności za spożycie przez gminy miejskie na ich obszarze, a przez powiatowe związki samorządowe na obszarze gmin wiejskich), przedłużono na lata 1948 i 1949 r. (art. 39).

PRAWO KARNE SKARBOWE

Dekret z dnia 11 kwietnia 1947 r. (Dz. U. R. P. Nr 32, poz. 140) z dniem 30 kwietnia 1947 r. wprowadza w życie **nowe prawo karne skarbowe,** uchylając w tym zakresie dotychczasowe przepisy. Jednakże poprzednie rozporządzenia wykonawcze zachowują moc do chwili zastąpienia ich nowymi rozporządzeniami, opartymi na nowym dekrecie, o ile nie są z nim sprzeczne.

Nowe prawo karne skarbowe liczy 311 artykułów, omawianie których wykracza poza ramy niniejszego przeglądu ustawodawstwa gospodarczego. Toteż na innym miejscu zajmiemy się na łamach naszego pisma naświetleniem tylko tych przepisów, które bliżej dotyczą handlu zamorskiego.

UPORZĄDKOWANIE REJESTRÓW UPRAWNIEŃ PRZEMYSŁOWYCH

Z mocy dekretu z dnia 11 kwietnia 1947 r. (Dz. U. R. P. Nr 32, poz. 148) o uporządkowaniu rejestrów uprawnień przemysłowych, do dnia 16 lipca 1947 r. osoby, prowadzące niekoncesjonowane przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe, objęte prawem przemysłowym, winny donieść o prowadzeniu przedsiębiorstwa właściwej (Zarząd Miejski, Starostwo), — a przy działalności koncesjonowanej — nadto złożyć uwierzytelniony odpis koncesji. Koncesje i licencje, wydane w okresie okupacji, są z mocy prawa nieważne. Do dnia 16 lipca 1947 r. należy również tejże władzy przedłożyć zatwierdzone projekty urządzeń przemysłowych lub plany takichże (posiadanych) urządzeń z podaniem o ich zatwierdzenie (w zakresie z art. 14 i 16 prawa przemysłowego z 1927 r.). Niedopełnienie powyższych obowiązków podlega ukaraniu w trybie administracyjnym.

Na podstawie powyższych zgłoszeń władze przemysłowe założą rejestry uprawnień przemysłowych (zgodnie z art. 136 prawa przemysłowego).

Spółdzielnia Rybacko-Przemysłowa

„ŁOSOŚ"

GDYNIA, ul. Starowiejska 3 Telefony 220-79, 254-29, 214-79

RYBY świeże i wędzone, konserwy rybne

Tow. dla Połowów i Przemysłu Rybnego
POLARIS
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
Adres telegraficzny „POLARIS"
Gdynia. Pl. Kaszubski 1 Tel. 215-66
Oddziały: KAHLBERG, TOLKMICKO, SREDNIEWO
RYBY MORSKIE i SŁODKOWODNE
z własnych połowów
w stanie świeżym i przetworach
Wysyłka w głąb kraju

Bałtycka Spółka Rybna
Sp. z o. o.
GDYNIA
Port Rybacki
Tel. 223-80
Śledzie, ryby świeże, wędzone
własne połowy

CENTRALA SKÓR SUROWYCH

ODDZIAŁ WOJ. W GDAŃSKU

Wrzeszcz, ul. Smoluchowskiego 3, tel. 413-96

kupuje

WSZELKIE SKÓRY SUROWE i FUTERKOWE

Płaci najwyższe ceny

Wkrótce ukaże się

INFORMATOR GOSPODARCZY WYBRZEŻA

Będzie zawierał wszystkie ważne adresy z dziedziny

PRZEMYSŁU

HANDLU

RZEMIOSŁA

Opracowuje go

„Morski Przegląd Gospodarczy"—organ Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża i Zrzeszeń Gospodarczych woj gdańskiego i pomorskiego.

Zamawiać ogłoszenia i egzemplarze: Gdynia, ul. Swiętojańska 99, tel. 272 42.

Będzie to pierwszy wielki zbiór adresów ważnych w gospodarce Wybrzeża. Ważnych dla każdej instytucji i dla każdego mieszkańca!

MASZYNY BIUROWE

Kupno—sprzedaż

Naprawa broni i maszyn biurowych

S. GNIŁKA

Gdynia ul. Św. Jańska 33/35, tel. 219-16

Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich

»DALMOR«

Spółka z ogranicz. odpowiedz.

GDYNIA, RYBACKA 14

Adres telegraf. „DALMOR"

TELEFONY:

Dyrekcja 219-22

Biuro 214-31

Sprzedaż 269-39

DOSTARCZA:

Ryby świeże i solone z własnych połowów bałtyckich i dalekomorsk.

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:

Kroniki Deleg. Rządu: Mgr Antoni Skotnicki

Kroniki Rynków Kolonialnych: Aleksander Wiatrak

Wydawnictwo Izby Przemysłowo-Handlowej i Delegatury Rrządu dla Spraw Wybrzeża

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Gdynia: Świętojańska 99 — Tel. 27-242

P. K. O. XI - 111

Redaktor naczelny Mgr. KAZIMIERZ ZAGÓRNV

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:

Kroniki Kupieckiej: Mgr. Tadeusz Kaszyński

Kroniki Księgowości: Mgr. Stefan J. Krzyżaniak.

W-07002

Tłoczono w Drukarni Nr 8 Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik", Gdynia, ul. Mściwoja Nr 7, tel. 26-239.